

Attorney Docket: 225/49907
PATENT



IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant: Karl-Heinz BAUMANN et al.

Serial No.: Not Assigned Group Art Unit: To Be Determined

Filed: May 15, 2001 Examiner: Not Assigned

Title: HEAT EXCHANGER ARRANGEMENT ON A FRONT CARRYING
STRUCTURE OF A MOTOR VEHICLE

CLAIM FOR PRIORITY UNDER 35 U.S.C. §119

Box PATENT APPLICATION

Assistant Commissioner for Patents
Washington, D.C. 20231

May 15, 2001

Sir:

The benefit of the filing date of prior foreign application
No. 100 23 571.9, filed in Germany, on May 15, 2000, is hereby
requested and the right of priority under 35 U.S.C. §119 is
hereby claimed.

In support of this claim, filed herewith is a certified copy
of the original foreign application.

Respectfully submitted,

Donald D. Evenson
Registration No. 26,160

CROWELL & MORING LLP
1200 G Street, N.W., Suite 700
Washington, DC 20005
Telephone No.: (202) 628-8800
Facsimile No.: (202) 628-8844

DDE:WGA:sbh



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 100 23 571.9

Anmeldetag: 15. Mai 2000

Anmelder/Inhaber: DaimlerChrysler AG, Stuttgart/DE

Bezeichnung: Wärmetauscheranordnung an einer vorderen
Tragstruktur eines Kraftwagens

IPC: B 60 K 11/04

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 20. April 2001
Deutsches Patent- und Markenamt

Der Präsident
Im Auftrag

Faust

DaimlerChrysler AG
Stuttgart

FTP/P sw
15.05.2000

WÄRMETAUSCHERANORDNUNG AN EINER VORDEREN
TRAGSTRUKTUR EINES KRAFTWAGENS

Die Erfindung betrifft eine Wärmetauscheranordnung an einer vorderen Tragstruktur eines Kraftwagens der im Oberbegriff des Hauptanspruchs angegebenen Art.

- 5 Bei einer derartigen, der DE 30 24 312 A1 zu entnehmenden Wärmetauscheranordnung ist eine Durchtrittsöffnung für einen Kühlluftstrom vorgesehen, die aus einer sich in Fahrzeugquerrichtung erstreckenden ebenen Frontwand ausgespart und weitgehend von einem Wärmetauschermodul überdeckt ist. Das
- 10 Wärmetauschermodul ist dabei auf nicht näher beschriebene Weise hinter der Frontwand angebracht. Hierbei sind keine Angaben zum Verhalten der Knautschzone beim Frontalaufprall gemacht.

- Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine
- 15 Wärmetauscheranordnung der eingangs genannten Art dahingehend weiterzuentwickeln, dass die Aufprallsteifigkeit der an die Durchtrittsöffnung angrenzenden Wandbereiche deutlich verbessert werden kann.

- 20 Die erfindungsgemäße Lösung dieser Aufgabe ergibt sich aus den Merkmalen des Hauptanspruchs.

Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind den übrigen Ansprüchen zu entnehmen.

Erfindungsgemäß ist das Wärmetauschermodul so an der vorderen Tragstruktur angebracht, daß es bei den Bereich der Durchtrittsöffnung beaufschlagenden Frontalkollisionen unter Absorption von Aufprallenergie verstärkend mit den

5 Wandbereichen der Tragstruktur zusammenwirkt. Dadurch wird die im Bereich der Durchtrittsöffnung bisher wenig zur Aufnahme von Unfallenergie geeignete Tragstruktur bedeutend verstärkt und die lastverteilende Wirkung auf die Vorbaustruktur bei frontal einwirkender Beanspruchung deutlich verbessert. Beispielsweise
10 kann die Wärmetauscheranordnung mit den die Durchtrittsöffnung begrenzenden Wandbereichen derart zusammenwirken, dass die Aufprallkräfte bei einem Frontalaufprall mit geringer Breitenüberdeckung durch die Anordnung zugbandartig auch auf die jeweils nicht getroffene Vorbauseite übertragen werden.

15

Ragt das Wärmetauschermodul zumindest teilweise über die Durchtrittsöffnung hinaus und überdeckt mit seinen Endbereichen die die Durchtrittsöffnung begrenzenden Wandbereiche, so kann das Modul zur Übertragung hoher Unfallkräfte besonders stabil
20 an den Wandbereichen abgestützt und/oder befestigt werden. Eine besonders gute Abstützung des Wärmetauschermoduls kann dabei erzielt werden, wenn dieses vor den Wandbereichen angeordnet ist.

25

Eine großformatige Frontwand weist beim Frontalaufprall eine sehr hohe Biegesteifigkeit und lastverteilende Wirkung über die nahezu gesamte Breite und Höhe der Vorbaustruktur auf, wodurch die Aufprallkräfte bei einseitiger Frontalaufprallbelastung auf die jeweils nicht getroffene Vorbauseite geleitet werden.

30

Das Wärmetauschermodul kann besonders gut zugbandartig mit der Tragstruktur verstärkend zusammenwirken, wenn zwei seiner einander entgegengesetzten Endbereiche über ihre gesamte Längserstreckung an den Wandbereichen der Tragstruktur
35 befestigt sind.

Ein schubladenartig in zugeordnete Schiebeführungen einschiebbares Wärmetauschermodul ist nicht nur einfach montierbar, sondern mit den überstehenden Endbereichen auch besonders stabil im Bereich der Führungsschienen befestigbar.

- 5 Hierbei hat sich eine einteilige Ausbildung der stranggepressten Frontwand und der Schiebeführungen als besonders kostengünstig erwiesen.

- 10 Durch im Überdeckungsbereich mit dem Wärmetauschermodul angeordnete weitere Wärmetauschermodule kann eine platzsparende und zur Übertragung noch größerer Kräfte geeignete Anordnung geschaffen werden.

- 15 Schließlich können an der Frontwand auf einfache Weise weitere Aggregate angebracht werden, die bei einem Frontalaufprall in die Deformationsreihenfolge eingebunden sind.

- 20 Weitere Vorteile, Merkmale und Einzelheiten der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung eines bevorzugten Ausführungsbeispiels sowie anhand der Zeichnungen; diese zeigen in

25 Fig.1 eine Perspektivansicht von schräg vorne oben auf eine Tragstruktur eines Kraftwagens mit einer großformatigen Frontwand, aus der eine Durchtrittsöffnung für die erfindungsgemäße Wärmetauscheranordnung ausgespart ist;

- 30 Fig.2 eine Perspektivansicht von schräg vorne oben auf die teilweise mit Verkleidungsteilen beplankte Tragstruktur nach Fig.1;

Fig.3 eine perspektivische Explosionsdarstellung auf die Frontwand und ein schubladenartig in Schiebeführungen einschiebbares Modul der Wärmetauscheranordnung sowie einen in Schiebeführungen einschiebbaren Längsschenkel eines Frontmoduls;

Fig.4 einen vergrößerten Schnitt durch die Frontwand und die an dieser angeordnete Wärmetauscheranordnung entlang der Linie IV-IV in Fig.3.

10 In Fig.1 ist in Perspektivansicht von schräg vorne oben eine Tragstruktur eines Kraftwagens dargestellt, die einen tragenden Boden 10 in Leichtbauweise umfaßt. Die im weiteren beschriebene Tragstruktur weist überwiegend energieabsorbierende, eigensteife und ebene Leichtbauplatten auf, die vorzugsweise je nach Anforderung in Sandwichbauweise, mit Wabenstruktur, in Holz, in Aluminium, als Faserverbund, als Strangpreßprofil oder dgl. gefertigt sind. Um günstige Fertigungsbedingungen zu erreichen, können die einzelnen Plattenabschnitte sowohl einteilig ausgebildet und abgewinkelt als auch mehrteilig gefügt sein. Vorn im Fußraumbereich 12 geht der Boden 10 in eine Stirnwand 14 in Leichtbauweise über, die einen an den Boden 10 anschließenden, schräg nach vorn oben gerichteten Übergangsbereich 16 und einen davon oberhalb angeordneten, etwa vertikalen Bereich 18 umfaßt. Seitlich und oben ist der Fußraumbereich 12 von einer Plattenanordnung in Leichtbauweise begrenzt, die gemeinsam mit dem Boden 10 und der Stirnwand 14 einen Stützkasten 22 für eine an diesem befestigte Vorbaustruktur 24 bilden. Dabei umfaßt die Plattenanordnung eine vordere und eine hintere obere Leichtbauplatte 26,28 sowie seitliche Stützkastenwände 30, die den Fußraumbereich 12 seitlich begrenzen und jeweils einen Wandbereich einer Seitenwand 32 der Tragstruktur bilden.

Die Vorbaustruktur 24 umfaßt zwei vordere Längsträger 34 in Leichtbauweise, die jeweils einen abgewinkelten Querschnitt mit einem etwa vertikalen Plattenschenkel 36 und einen quer dazu verlaufenden Plattenschenkel 38 aufweisen. Die vertikalen Plattenschenkel 36 sind gegenüber der zugeordneten seitlichen Stützkastenwand 30 in Richtung der Längsmittenebene und etwa parallel zu dieser verlaufend nach innen versetzt angeordnet. Der jeweils quer verlaufende Plattenschenkel 38 ragt über etwa einem rechten Winkel seitlich vom zugehörigen vertikalen Plattenschenkel 36 nach außen ab und erstreckt sich bis zu der zugeordneten Seitenwand 32. Die quer verlaufenden Plattenschenkel 38 schließen mit ihren hinteren Enden etwa auf Höhe der vorderen oberen Leichtbauplatte 26 an diese an.

Am vorderen Ende der Längsträger 34 ist eine in Fahrzeugquerrichtung und etwa vertikal verlaufende Frontwand 42 befestigt, die hier aus einem Strangpressprofil besteht. Diese Leichtbauwand 42 ist hier in ihrer Höhe an den vertikalen Plattenschenkel 36 und in ihrer Breite an den Stützkasten 22 angepaßt. Die quer verlaufenden Plattenschenkel 38 der Längsträger 34 schließen dabei mit ihren vorderen Enden etwa auf Höhe der Frontwand 42 an diese an. Die sich nahezu über die ganze Vorbaubreite und -höhe erstreckende Frontwand 42 mit der im weiteren noch beschriebenen Wärmetauscheranordnung erzeugt durch ihre Biegesteifigkeit eine lastverteilende Wirkung und damit eine homogene Reaktionskraft bei frontal einwirkender Beanspruchung, wie beim Frontalaufprall, über die nahezu gesamte Breite und Höhe der Vorbaustruktur 24. Mit anderen Worten sorgt bei einseitiger Frontalaufprallbelastung die Frontwand 42 nicht nur in Längsrichtung für eine Lastverteilung, sondern die Aufprallkräfte werden zugbandartig auch auf die jeweils nicht getroffene Vorbauseite geleitet. Die Leichtbauplatte 42, die sowohl einteilig als auch - wie hier gezeigt - mehrteilig gefügt ausgebildet sein kann, ist mit einer Durchtrittsöffnung 44 für einen Kühlluftstrom einer im weiteren noch beschriebene Wärmetauscheranordnung versehen. Die Seitenwände 32 sind bis zu der Frontwand 42 nach vorne

verlängert und mit jeweils einem Radausschnitt 47 versehen. Demgemäß ist die Seitenwand 32 über die überwiegende Länge des zugeordneten Längsträgers 34 als relativ schmaler Steg 48 ausgebildet, der mit dem quer verlaufenden Plattenschenkel 38 des entsprechenden Längsträgers 34 unter etwa einem rechten Winkel sowie mit der Frontwand 42 fest verbunden ist. Insgesamt bilden der vertikale sowie der quer verlaufende Plattenschenkel 36,38, der schmale Steg 48, die Stirnwand 14 und die Frontwand 42 einen vorderen Radkasten der Tragstruktur.

Hinten geht der Boden 10 in eine schräg nach hinten oben ragende Hecktrennwand 52 über, die aus einer Leichtbauplatte gebildet ist und sich zwischen den Seitenwänden 32 über die gesamte Breite des Bodens 10 erstreckt. Die Tragstruktur weist hinter der Hecktrennwand 52 eine Heckstruktur 54 mit hinteren Längsträgern 56 aus Leichtbauplatten auf, die jeweils einen in Fahrzeughochrichtung und einen in Fahrzeuglängsrichtung abgewinkelten Plattenschenkel 58,60 aufweisen. Am hinteren Ende der hinteren Längsträger 56 ist eine Heckwand 64 befestigt, die in Leichtbauweise gestaltet ist und in Fahrzeugquerrichtung sowie etwa vertikal verläuft. Insgesamt bilden der vertikale sowie der quer verlaufende Plattenschenkel 58,60, die Seitenwand 32, die Hecktrennwand 52 und die Heckwand 64 einen hinteren Radkasten der Tragstruktur. Die hinteren Längsträger 56 sind über eine Plattenanordnung aus Leichtbauplatten 74,75,76 fest miteinander zu einem Kasten verbunden. Die Seitenwand 32 weist einen Türausschnitt 78 für eine Seitentür 80 (Fig.2) auf, von der hier lediglich eine linke Türinnenwand 82 dargestellt ist.

Die in Fig.2 in Perspektivansicht gezeigte Tragstruktur ist unter einer Beplankung angeordnet, von der hier an entsprechenden Aufnahmen der Tragstruktur festgelegte Verkleidungsteile 88 des rechten vorderen und hinteren Kotflügels gezeigt sind. Zwischen den vorderen Längsträgern 34 ist ein schematisch angedeuteter Motor 70 vorgesehen, wobei die Wärmetauscheranordnung der Übersichtlichkeit halber hier nicht

dargestellt ist. An der Vorderseite der Frontwand 42 ist zusätzlich ein Frontmodul 50 erkennbar, welches einen über zwei Längsschenkel 96 an der Leichtbauplatte festgelegten Querträger 94 umfaßt. Dabei können in die Längsschenkel 96 Crashboxen
5 integriert sein, die der Energieabsorption bei einem Frontalaufprall dienen.

Im Falle eines Frontalunfalls weist die Tragstruktur vorzugsweise eine Deformationsreihenfolge auf, bei der zunächst
10 das Frontmodul 50 mit dem Querträger 94 und den Längsschenkeln 96 deformiert wird. Bei einem stärkeren Aufprall wird dann die Vorbaustruktur 24 mit der Frontwand 42 und den vorderen Längsträgern 34 beaufschlagt, wobei die Sicherheitsfahrgastzelle auch bei starken Unfällen
15 weitestgehend in ihrer Form erhalten bleibt. Mit anderen Worten trennt die Frontwand 42 den Bagatellschadenbereich der Tragstruktur von dem Knautschbereich für mittlere und hohe Unfallschweren, d.h. die vor der Frontwand 42 liegenden Bauteile oder Komponenten können beim Frontalaufprall verformt
20 werden, ohne daß die dahinter liegende Struktur bereits Deformationen erfährt. Die Deformationsreihenfolge kann beispielsweise durch die Verwendung unterschiedlicher Materialien oder verschiedener Plattendicken erreicht werden. Die vorderen Längsträger 34 können einen vorderen Abschnitt
25 aufweisen, der bei einem Reparaturcrash relativ einfach ersetzbar ist. Gemäß der Vorbaustruktur 24 ist bevorzugt auch die Heckstruktur 54 ausgebildet.

Fig. 3 zeigt in perspektivischer Explosionsdarstellung die
30 Frontwand 42 und ein schubladenartig in Schiebeführungen der Frontwand 42 einschiebbares Wärmetauschermodul 100 der Wärmetauscheranordnung 102 sowie einen in Schiebeführungen einschiebbaren Längsschenkel 96 des Frontmoduls 50. Das Wärmetauschermodul 100 ist hier dem Kühlwasserkreislauf des
35 Motors 70 zugeordnet. Von vorne gesehen rechts einer vertikal verlaufenden Mittellinie MW der Wärmetauscheranordnung 102 ist ein am Wärmetauschermodul 100 vorgeordnet befestigtes weiteres

Modul 103 erkennbar. Dieses weitere Wärmetauschermodul 103 kann beispielsweise dem Ölkreislauf oder der Klimaanlage zugeordnet sein. Auch die Verwendung des Moduls 103 als Ladeluftkühler wäre denkbar. Auf der linken Seite der Mittellinie MW, auf der
5 das Modul 103 nicht dargestellt ist, sind zwischen einem oberen und unteren Wasserkasten verlaufende Kühlrippen 101 des Wärmetauschermoduls 100 erkennbar. Das weitere Modul 103 liegt insgesamt im Überdeckungsbereich des Moduls 100.

- 10 Von den mit ihrem vorderen Enden die Frontwand 42 tragenden Längsträgern 34 sind in Fig.3 lediglich die beiden Plattenschenkel 36,38 des rechten Längsträgers 34 angedeutet. Die Kammern 104 der aus einem Strangpreßprofil hergestellten Frontwand 42 verlaufen in Fahrzeugquerrichtung, wobei aus dem
15 Mittelbereich der Wand 42 die Durchtrittsöffnung 44 ausgespart ist. Die Durchtrittsöffnung 44 ist etwa rechtwinklig ausgebildet und hier auf allen vier Randseiten von Wandbereichen 105-108 der Frontwand 42 begrenzt. Dabei wäre es auch denkbar, dass die Durchtrittsöffnung 44 lediglich auf zwei
20 einander gegenüberliegenden Seiten - hier entweder seitlich von dann separaten Wandbereichen 105 und 107, oder oben und unten von dann separaten Wandbereichen 106 und 108 der Frontwand 42 - begrenzt wäre, wobei die jeweils einander gegenüberliegenden, dann separaten Wandbereich 105 und 107, oder 106 und 108 über
25 Verbindungsträger miteinander fest verbunden sein könnten. Mit anderen Worten wäre also auch ein wenigstens zwei Wandbereiche 105-108 der Tragstruktur umfassender Rahmen für die Durchtrittsöffnung 44 möglich, wobei die beiden einander gegenüberliegenden Wandbereiche gemeinsam mit besagten
30 Verbindungsträgern die Rahmenschenkel des Rahmens bilden könnten. Seitlich unten läuft die Wand 42 etwa V-förmig in Richtung nach innen zu, wobei natürlich auch eine rechteckige Gestaltung der Frontwand 42 möglich wäre.
- 35 Das Wärmetauschermodul 100 der Wärmetauscheranordnung 102 ist hier derart bemessen, dass es mit einem oberen und unteren Endbereich 110,111 über die Durchtrittsöffnung 44 hinausragt.

Mit diesen überstehenden Endbereichen 110,111 ist das Wärmetauschermodul 100 - wie mit Pfeilen angedeutet - schubladenartig in zugeordnete Schiebeführungen 112,113 des oberen und unteren Wandbereichs 106,108 der Frontwand 42 einschiebbar. Die eingeschobene Lage des Wärmetauschermoduls 100 bzw. der Wärmetauscheranordnung 102 ist gestrichelt angedeutet, wobei das Wärmetauschermodul 100 in dem hier gezeigten Ausführungsbeispiel vor der Durchtrittsöffnung 44 angeordnet ist. In der eingeschobenen Position ist es ersichtlich, dass das die Durchtrittsöffnung 44 weitgehend überdeckende Wärmetauschermodul 100 mit seinem oberen und unteren Endbereich 110,111 über die Durchtrittsöffnung 44 hinausragt bzw. den zugeordneten oberen und unteren Wandbereich 106,108 zumindest teilweise überdeckt. In diesem Zusammenhang wäre es auch denkbar, dass das Wärmetauschermodul 100 außerdem mit seinen beiden seitlichen Endbereichen seitlich über die Durchtrittsöffnung 44 hinausragt; auch möglich wäre es, dass das Wärmetauschermodul 100 anstatt mit dem oberen und unteren Endbereich 110,111 ausschließlich mit den seitlichen Endbereichen über die Durchtrittsöffnung 44 hinausragt.

In Zusammenschau mit Fig.4, die einen vergrößerten Schnitt durch die Frontwand 42 und die in der eingeschobenen Position angeordnete Wärmetauscheranordnung 102 entlang der Linie IV-IV in Fig.3 zeigt, ist die einteilige Ausbildung der Schiebeführungen 112,113 mit der Frontwand 42 erkennbar. Die obere Schiebeführung 112 ist im Querschnitt etwa L-förmig und die untere Schiebeführung 113 ist etwa T-förmig gestaltet. Die hier parallel zueinander verlaufenden Schiebeführungen 112,113 umgreifen den jeweils zugeordneten oberen und unteren Endbereich 110,111 über die gesamte Längserstreckung des Wärmetauschermoduls 102 randseitig, so dass eine Bewegung des Moduls 100 in vertikaler Richtung oder in Fahrzeuglängsrichtung verunmöglicht ist. Zudem sind der obere und der untere Endbereiche 110,111 des Wärmetauschermoduls 100 hier über jeweils eine mit der zugeordneten Schiebeführungen 112,113 verschraubte Winkelleiste 114,115 an der Tragstruktur

lagesicher befestigt. Natürlich könnte das Modul 100 auch andersartig z.B. über Laschen mit der Frontwand 42 verbunden werden. Die Winkelleisten 114,115 verlaufen hier über die gesamte Längserstreckung des Wärmetauschermoduls 100. Mit
5 anderen Worten ist das Wärmetauschermodul 100 derart an der Frontwand 42 der Tragstruktur angebracht, daß es hier bei den Bereich der Durchtrittsöffnung 44 beaufschlagenden Frontalkollisionen unter Absorption von Aufprallenergie verstärkend mit den oberen und unteren Wandbereichen 106,108
10 der Frontwand 42 zusammenwirkt. Dabei wäre es natürlich auch denkbar, das Wärmetauschermodul 100 beispielsweise in im Bereich der Wandbereiche 105 und 107 angeordnete, vertikale Schiebeführungen von oben oder unten einzuschieben, wobei dann das Wärmetauschermodul 100 verstärkend mit den seitlichen
15 Wandbereichen 106,108 zusammenwirkt. Ist das Wärmetauschermodul 100 alle vier Wandbereiche 105-108 überdeckend ausgebildet, so kann dieses auch an allen vier Wandbereichen 105-108 befestigt sein.

20 Am unteren Ende der Frontwand 42 sind parallel zueinander und in Fahrzeugquerrichtung verlaufend Schiebeführungen 113,116 vorgesehen, in welche die Längsschenkel 96 des der Frontwand 42 vorgeordneten Frontmoduls 50 - wie mit Pfeilen angedeutet - nach Art des Wärmetauschermoduls 100 einschiebbar und
25 befestigbar sind. Dabei ist von den beiden Längsschenkeln 96 lediglich der von vorne gesehen rechte gezeigt. Auch an der Rückseite der Frontwand 42 können - wie in Fig.4 gezeigt - weitere Schiebeführungen 118,119 vorgesehen sein, die zu Anbringung eines nicht gezeigten weiteren Wärmetauschermoduls
30 oder eines sonstigen Aggregates dienen. In Fig.4 ist weiter eine Lüftereinrichtung 120 gestrichelt angedeutet, die beispielsweise über eine Schraubverbindung an der Rückseite des Moduls 100 oder der Frontwand 42 befestigt sein kann. Anstelle der Lüftereinrichtung 120 oder des Moduls 103 können auch
35 andere Module wie z.B. Kondensator oder Motorhaubenschloß Verwendung finden.

Die Schiebeführungen 112,113 können auch als Schwalbenschwanzführungen ausgebildet sein, auf deren Querschnitt die zugeordneten Endbereiche 110,111 des Wärmetauschermoduls 100 angepaßt sind. Hierdurch wird eine besonders zugfeste, formschlüssige Verbindung zwischen den entsprechenden Wandbereichen 105-108 und dem Wärmetauschermodul 100 geschaffen. Zudem wäre es auch denkbar, das Wärmetauschermodul 100 hinter der Frontwand 42 oder in deren Ebene anzuordnen.

10

Zumindest das Wärmetauschermodul 100 ist hier als sog. Ganz-Aluminium-Kühler ausgebildet, der Aufprallenergie besonders gut aufnehmen kann. Dabei sind sowohl die Wasserkästen im oberen und unteren Endbereich 110,111 des Moduls 100 als auch die diese verbindenden Rohre aus einer Aluminiumlegierung hergestellt und miteinander derart verbunden, dass der Kühler 100 zur Aufnahme und Vergleichmäßigung hoher Verformungskräfte geeignet ist. Die im Überdeckungsbereich des Wärmetauschermoduls 100 angeordneten weiteren Module können ebenfalls nach Art des vorbeschriebenen Kühlers ausgebildet sein und zur weiteren Steigerung des Energieaufnahmevermögens der gesamten Wärmetauscheranordnung 102 beitragen.

20

Anstelle der hier beschriebenen Tragstruktur aus ebenen Leichtbauplatten kann natürlich auch eine Tragstruktur in einer heute üblichen Karosserieschalen- oder Rahmenbauweise verwendet werden, deren Vorbaustruktur zumindest die die Durchtrittsöffnung auf zwei einander gegenüberliegenden Seiten begrenzenden Wandbereiche umfaßt.

25

DaimlerChrysler AG
Stuttgart

FTP/P sw
15.05.2000

Patentansprüche

1. Wärmetauscheranordnung an einer vorderen Tragstruktur (24) eines Kraftwagens mit einer weitgehend von einem Wärmetauschermodul (100) der Anordnung (102) überdeckten Durchtrittsöffnung (44) für einen Kühlluftstrom, die sich in einer Fahrzeugquerebene erstreckt und auf zwei einander gegenüberliegenden Seiten von Wandbereichen (105-108) der Tragstruktur (24) begrenzt ist, wobei die Wandbereiche (105-108) zur Knautschzone des Vorbaus gehören, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , dass das Wärmetauschermodul (100) derart an der vorderen Tragstruktur (24) angebracht ist, daß es bei den Bereich der Durchtrittsöffnung (44) beaufschlagenden Frontalkollisionen unter Absorption von Aufprallenergie verstärkend mit den Wandbereichen (105-108) der Tragstruktur (24) zusammenwirkt.
2. Wärmetauscheranordnung nach Anspruch 1, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , dass das Wärmetauschermodul (100) vor der Durchtrittsöffnung (44) angeordnet ist und mit wenigstens zwei entgegengesetzten Endbereichen (110,111) über die Durchtrittsöffnung (44) hinausragt.

3. Wärmetauscheranordnung nach Anspruch 2,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Durchtrittsöffnung (44) oben und unten von
Wandbereichen (106,108) der Tragstruktur (24) begrenzt ist
und dass die Wandbereiche (106,108) zumindest teilweise vom
oberen und unteren Endbereich (110,111) des
Wärmetauschermoduls (100) überdeckt sind.
4. Wärmetauscheranordnung nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
dass die vordere Tragstruktur (24) eine großformatige
Frontwand (42) umfaßt, aus deren Mittelbereich die
Durchtrittsöffnung (44) ausgespart ist.
5. Wärmetauscheranordnung nach Anspruch 4,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Frontwand (42) eine insbesondere aus einem
Strangpressprofil bestehende Leichtbauwand ist.
6. Wärmetauscheranordnung nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
dass zwei einander entgegengesetzte Endbereiche (110,111)
des Wärmetauschermoduls (100) annähernd über ihre gesamte
Längserstreckung an der Tragstruktur (24) befestigt sind.
7. Wärmetauscheranordnung nach Anspruch 2,
dadurch gekennzeichnet,
dass das Wärmetauschermodul (100) mit den überstehenden
Endbereichen (110,111) schubladenartig in zugeordnete
Schiebeführungen (112,113) der Wandbereiche (106,108)
einschiebbar und in der eingeschobenen Position über
Fixiermittel (114,115) lagesicherbar ist.

8. Wärmetauscheranordnung nach Anspruch 5 und 7,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die Schiebeführungen (112,113) einteilig mit der
Frontwand (42) ausgebildet sind.

9. Wärmetauscheranordnung nach Anspruch 1,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass das Wärmetauschermodul (100) dem Kühlwasserkreislauf
eines Motors (70) zugeordnet ist und dass im
Überdeckungsbereich mit dem Wärmetauschermodul (100)
mindestens ein weiteres Wärmetauschermodul (103) angeordnet
ist.

10. Wärmetauscheranordnung nach Anspruch 4,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass an der Frontwand (42) weitere Aggregate, insbesondere
ein dieser vorgelagertes Frontmodul (50) anbringbar sind.

1/4

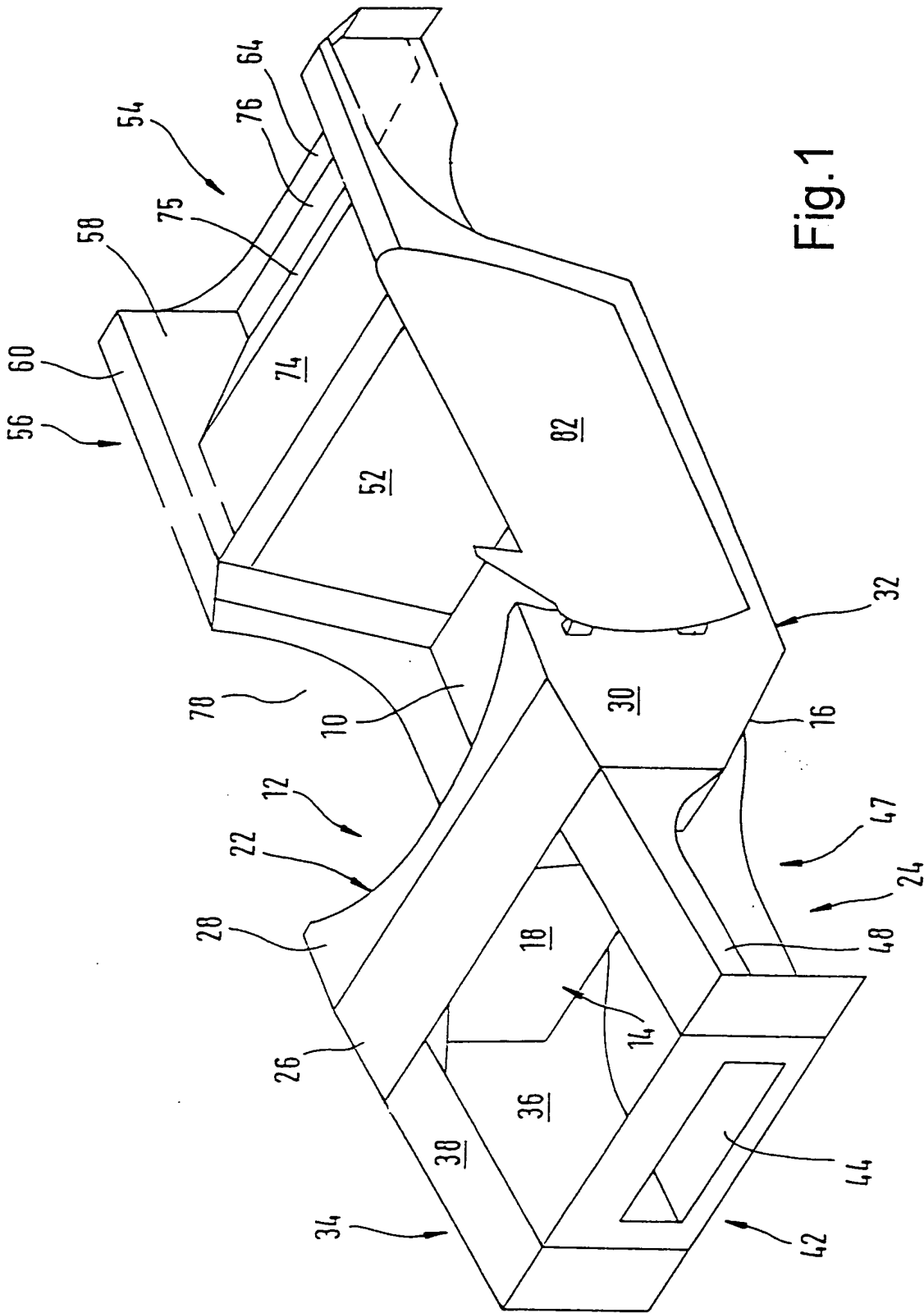
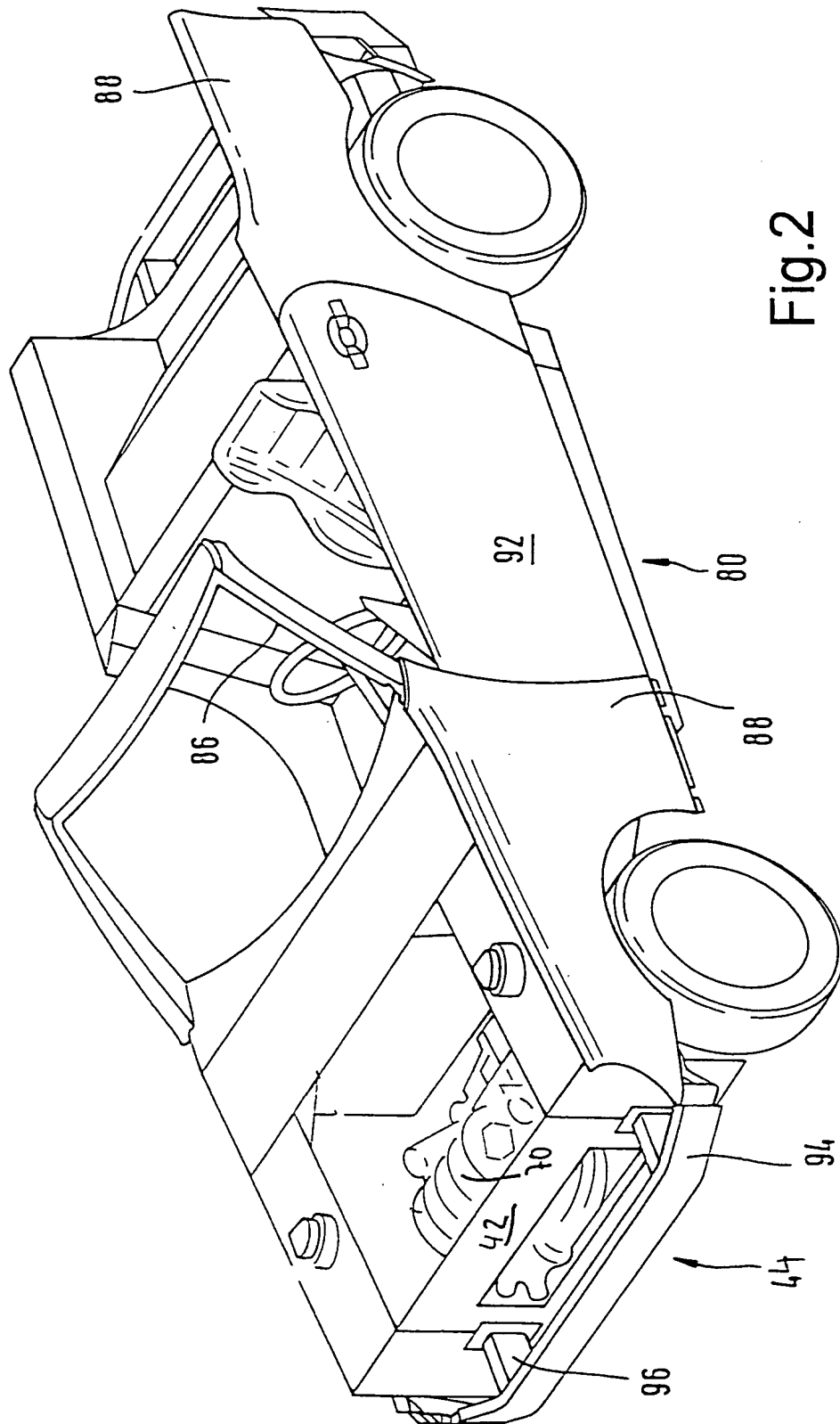
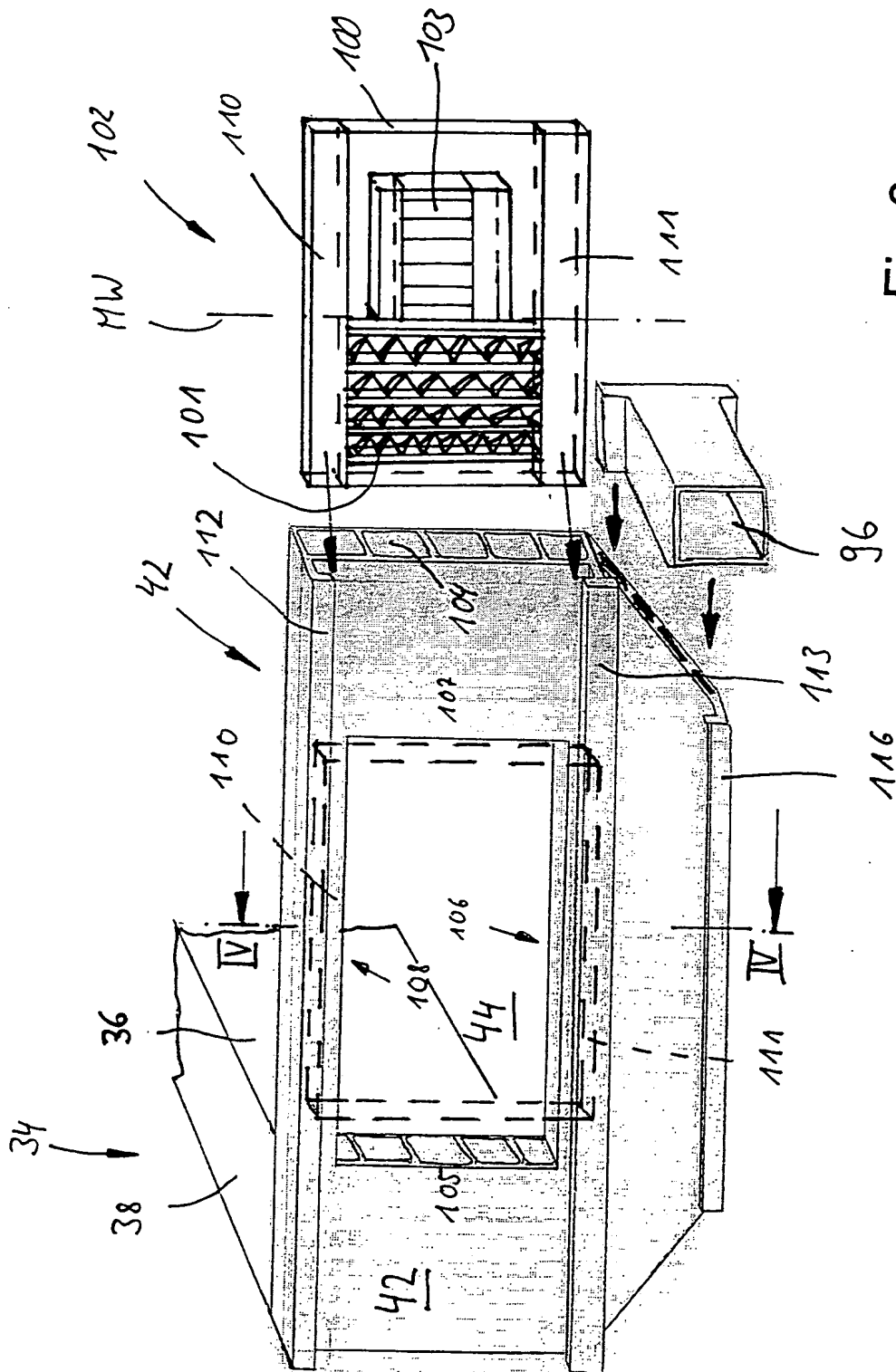


Fig. 1

2/4



3/4



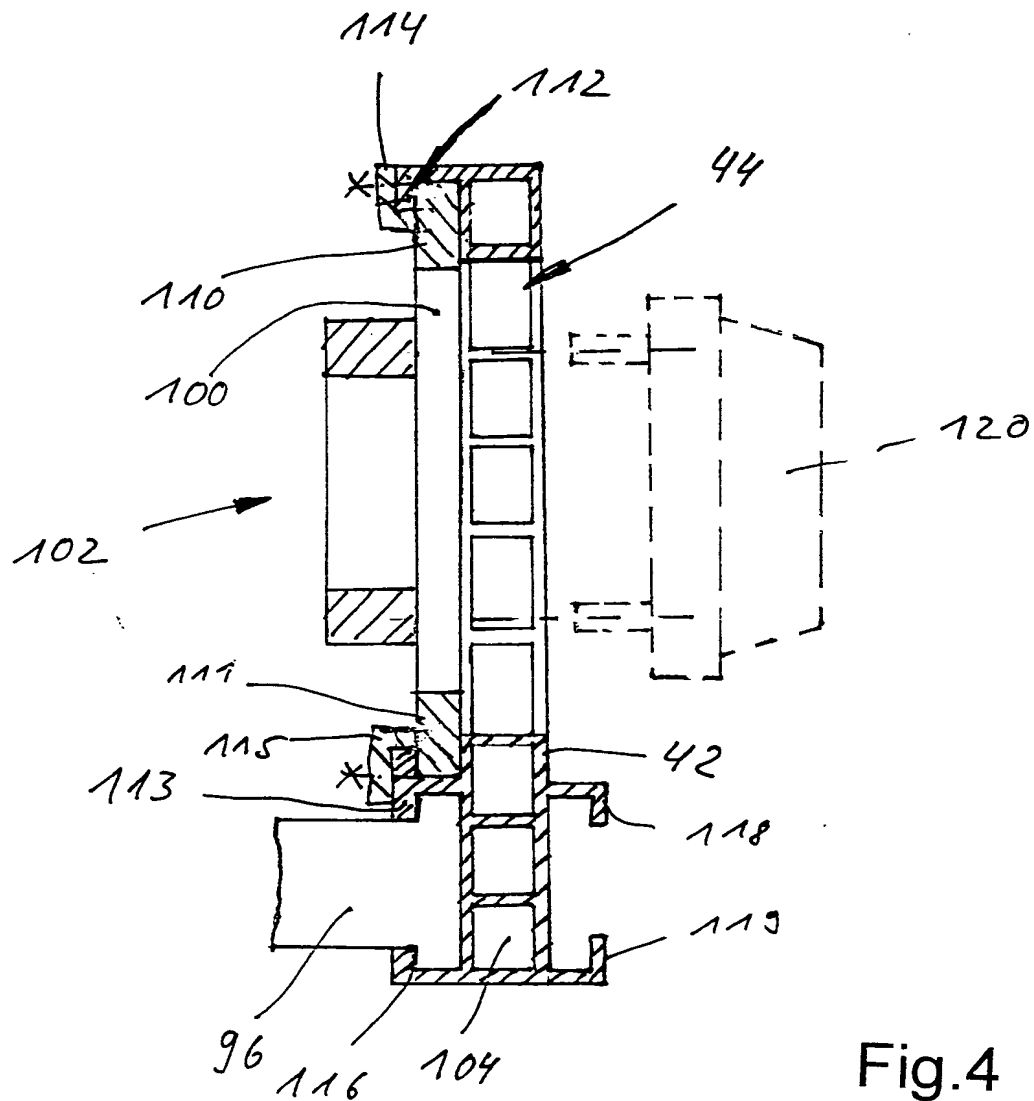


Fig.4

DaimlerChrysler AG
Stuttgart

FTP/P sw
15.05.2000

Zusammenfassung

Die Erfindung betrifft eine Wärmetauscheranordnung an einer vorderen Tragstruktur eines Kraftwagens mit einer weitgehend von einem Wärmetauschermodul der Anordnung überdeckten Durchtrittsöffnung für einen Kühlluftstrom, die sich in einer Fahrzeugquerebene erstreckt und auf zwei einander gegenüberliegenden Seiten von Wandbereichen der Tragstruktur begrenzt ist, wobei die Wandbereiche zur Knautschzone des Vorbaus gehören.

Das Wärmetauschermodul ist derart an der vorderen Tragstruktur angebracht, daß es bei den Bereich der Durchtrittsöffnung beaufschlagenden Frontalkollisionen unter Absorption von Aufprallenergie verstärkend mit den Wandbereichen der Tragstruktur zusammenwirkt.